

Paris, le 17 janvier 2025

**Questionnaire de M. Gérard Leseul, rapporteur, à l'attention de M. Laurent Hénart,
dont la nomination est proposée par le Président de la République
à la fonction de président du conseil d'administration de
Voies navigables de France (VNF)**

Réponses de M. Laurent Hénart

1. Quelles sont vos motivations pour occuper une nouvelle fois la fonction de président du conseil d'administration de Voies navigables de France (VNF) ? En quoi votre nomination n'est-elle pas politique, puisque vous êtes ancien président du Parti radical lui-même membre du « socle commun » ?

Elu local depuis 30 ans d'un territoire fluvial, Nancy et la Lorraine, j'ai présidé le Groupe d'études sur la voie d'eau de l'Assemblée nationale. Par la suite et toujours comme parlementaire, j'ai travaillé avec Jean-Louis Borloo sur le Grenelle de l'Environnement, tout particulièrement son Schéma National des Infrastructures de Transport qui faisait la part belle au fluvial avec l'inscription du projet de canal Seine Nord Europe. Ces expériences à la fois territoriales et nationales expliquent sûrement ma nomination en 2019 comme Président du Conseil d'Administration de VNF.

Dans l'exercice de mon mandat de Président, j'ai toujours veillé à faire preuve d'indépendance pour porter les positions du Conseil d'administration dans son ensemble auprès de Gouvernement et du Parlement, notamment en proposant au Conseil des vœux ou résolutions défendant des positions différentes de celles de la tutelle de l'établissement. Rappelons d'ailleurs que la fonction de Président de VNF est totalement bénévole, ne donnant lieu à aucune rémunération ni indemnité. Elle ne comporte aucun pouvoir exécutif, ni aucune autorité hiérarchique sur la direction générale et les services de VNF, ce qui ne m'a pas empêché de participer au dialogue social au sein de l'établissement en consultant au moins une fois par an les organisations représentatives du personnel et en acceptant toujours leurs demandes de rendez-vous.

Les progrès accomplis par l'établissement au cours de ce premier mandat, l'accroissement de ses moyens d'investissement, une meilleure reconnaissance des atouts que représente le fluvial pour les territoires traversés sont autant d'encouragements à développer ma participation à la gouvernance de l'établissement. C'est aussi le caractère stratégique du rôle que sont amenées à jouer les voies navigables pour la transition écologique et énergétique des territoires dans un contexte d'accélération du changement climatique qui me conduit à accepter la proposition du Président de la République de renouveler mon mandat.

2. Quel bilan tirez-vous de votre précédent mandat à la tête de VNF depuis 2019 ? Pensez-vous que l'établissement se porte mieux ou moins bien en 2024 par rapport à 2019, et pour quelles raisons ?

L'établissement est incontestablement en meilleure situation qu'en 2019 :

- Depuis la LOM :
 - o La signature d'un Contrat d'Objectifs et de Performance (COP) avec l'Etat, qui a donné à VNF une visibilité pluriannuelle d'une stratégie contractuellement suivie dans le cadre de revoyures triennales, a créé indiscutablement une dynamique ;
 - o Ses capacités d'investissement ont considérablement augmenté, permettant de limiter la détérioration de l'état du réseau :

Evolution des investissements réalisés entre 2017 et 2023

Thématiques		2017	2023	Variation 2017-2023
Infrastructures eau environnement	Etudes	3 434 860.06		-3 434 860.06
	infrastructures fluviales - développement	13 115 844.19	52 979 807.10	39 863 962.91
	infrastructures fluviales - environnement	13 212 527.54	17 893 165.55	4 680 638.01
	infrastructures fluviales - modernisation	24 739 614.35	58 777 558.19	34 037 943.84
	infrastructures fluviales - régénération	75 428 314.83	151 894 676.85	76 466 362.02
	Acquisitions foncières	138 777.87		-138 777.87
Moyens dédiés à la gestion des infrastructures navigables		9 696 527.78	10 449 036.94	752 509.16
IEE		139 766 466.62	291 994 244.63	152 227 778.01
Développement des trafics	Développement - aménagements ports de plaisance et quais	4 123 896.16	22 187.74	-4 101 708.42
	Développement - service aux usagers	1 267 010.35	3 682 724.66	2 415 714.31
	Développement - tourisme	929 836.97	895 859.52	-33 977.45
	Développement - valorisation du patrimoine		2 085 990.36	2 085 990.36
Développement		6 320 743.48	6 686 762.28	366 018.80
Immobilier		7 820 697.24	15 665 119.23	7 844 421.99
Moyens généraux		863 424.71	1 644 414.21	780 989.50
Numérique		6 412 953.71	27 086 391.22	20 673 437.51
Totaux		161 184 285.76	343 076 931.57	181 892 645.81

- La reconnaissance institutionnelle de l'établissement par les pouvoirs publics s'est renforcée, celle de son rôle, au-delà de sa mission historique d'infrastructure de transport (fret), comme acteur dans le grand cycle de l'eau et dans l'aménagement des territoires est amorcée.
- La mise en œuvre des contrats de territoire a ouvert de nouvelles perspectives de développement économique et touristique à des territoires qui pouvaient parfois en manquer et proposé une réappropriation du fleuve par les entités urbaines plus denses, tant en terme logistique que de qualité de vie pour leurs habitants. Elle a aussi permis la diversification des financements de l'établissement et par là même renforcé la robustesse de son modèle économique.
- Dans un contexte de modernisation exigeant en termes de productivité, un dialogue social responsable et constructif a été établi. Depuis 2019, aucun mouvement de grève au niveau national propre à VNF ne s'est manifesté. En 2024, un seul mouvement local de grève est à relever, à la Direction territoriale sud-ouest sur le statut des saisonniers.

3. Quelles sont les actions que vous n'avez pas pu mettre en œuvre au cours des cinq dernières années qui figureront, enfin, parmi vos priorités pour ce nouveau mandat ? Plus largement, quelles orientations prioritaires entendez-vous donner à l'action de VNF dans le cadre de votre nouveau mandat ?

Dans le cadre de mon nouveau mandat, les orientations prioritaires à donner à l'action de VNF sont celles contractualisées lors de la révision du Contrat d'Objectifs et de Performance intervenue en décembre 2023 auxquelles je souscris pleinement.

La période 2025 – 2030 doit être consacrée à la consolidation du modèle fluvial national, laquelle s'inscrit dans le contexte de l'urgence climatique et environnementale qui a conduit la France à engager une démarche de planification visant à accélérer la transition écologique. La complémentarité de ses missions telles que la préservation de la ressource en eau, la réduction des émissions et des pollutions, la restauration de la biodiversité, la production d'énergies renouvelables, l'adaptation au changement climatique et le développement durable des territoires doit permettre de **positionner VNF comme un acteur naturel de la planification écologique.**

Faire de la ressource en eau du réseau un levier de la transition. Le réseau navigable et ses ouvrages de régulation sont des outils puissants et précieux pour stocker la ressource et l'acheminer pour les différents usages dans le respect des équilibres naturels. Cette place majeure de la gestion de l'eau par VNF devient un objectif stratégique prioritaire de la période 2023-2032. La reconnaissance de son rôle, y compris dans la mise en œuvre de la GEMAPI et la recherche des financements correspondants à ces missions, sont prioritaires. (cf infra)

Amplifier la mobilisation du réseau des voies navigables en faveur de nouveaux modèles économiques et écologiques sur nos territoires :

- Le transport fluvial dispose d'importantes réserves de capacité pour du transport de fret massifié sur les axes de grand gabarit que sont Rhône-Saône, la Seine, la Moselle, le Rhin et le réseau Seine Escaut en cours d'aménagement. La mise en service à venir du canal Seine-Nord Europe et le développement de l'axe Méditerranée Rhône Saône (MeRS) présentent des perspectives de développement des hinterlands des ports de Marseille-Fos, Haropa, et Dunkerque.
- La valorisation fluviale du domaine public fluvial (40 000 hectares) doit également être amplifiée par la facilitation de l'installation autour du réseau de VNF d'activités économiques comme la production d'énergies renouvelables, touristiques et de loisirs, respectueuses de leur environnement et contributives au développement local.

Ces ambitions ne pourront être poursuivies sans une infrastructure régénérée et moderniser ; il est indispensable de chercher à accroître les crédits et la part d'autofinancement dont dispose l'établissement afin de **renforcer la robustesse de son modèle économique.**

4. Le réseau fluvial fait l'objet d'un manque chronique d'investissements mettant en danger sa navigabilité : en juin 2024, 30 % des ouvrages de VNF sont en état fonctionnel fortement dégradé (643 écluses et 110 barrages) et 40 % sont en état fonctionnel moyennement dégradé (806 écluses et 187 barrages). Les moyens humains et financiers mobilisés sont-ils suffisants pour permettre la régénération des infrastructures fluviales ?

La programmation issue de la Loi d'Orientation des Mobilités, abondée par le plan de relance puis contractualisée dans le Contrat d'Objectifs et de Performance signé en 2021, a permis une revalorisation très significative des crédits d'investissement de régénération sur le réseau (de moins de 50 M€ par an dans les années 2015 à 2017, à 90 M€ en 2020, puis à plus de 200 M€ en 2021 et 2022, notamment sous l'effet du plan de relance). Ces moyens ont permis de lancer des projets structurants, permettant de mettre fin à des situations à risques sur des ouvrages particulièrement sensibles : les écluses de Méricourt sur la Seine aval, les écluses de Gamsheim (deux très grandes écluses, les seules gérées par VNF sur le Rhin), le barrage de Meaux sur la Marne...

Cependant, l'ensemble du réseau géré par VNF souffre en effet d'un sous-investissement historique qui conduit à constater un état moyen à mauvais pour les barrages, écluses, biefs et autres ouvrages du réseau.

Cet état de dégradation du réseau se traduit par diverses conséquences :

- Des incidents à répétition sur certains ouvrages ou des risques d'incidents, susceptibles de mettre en cause la continuité de la navigation sur le réseau, y compris sur des axes à enjeux majeurs ;
- Une réduction des niveaux de service, notamment pour ce qui concerne les systèmes alimentaires des canaux artificiels (VNF gère un parc d'une cinquantaine de barrages réservoirs, qui se remplissent pendant la saison de hautes eaux et qui sont vidés progressivement pendant l'été pour maintenir les niveaux des biefs de partage des canaux ; ces ouvrages, qui sont classés au titre de la sécurité des ouvrages hydrauliques, présentent à la fois des signes de vieillissement important, et souvent des sous-dimensionnements à l'égard des règles hydrologiques actuelles ; certains barrages réservoirs ont pu faire l'objet de travaux de mise en conformité, mais beaucoup d'autres font aujourd'hui l'objet de restrictions d'exploitation (sous la forme d'un abaissement du plan d'eau, prescrit par les services de l'Etat, pour limiter les risques d'impacts de crues) ; la conséquence en est une réduction de la ressource en eau mobilisable en été, et donc des risques avérés de fermetures de certains itinéraires dès avant la fin de la période estivale, avec de lourdes répercussions économiques sur les territoires traversés) ;
- Des risques dans l'utilisation de moyens humains pour l'exploitation de barrages manuels ; en dépit d'investissements récents, y compris sous la forme d'un partenariat public privé sur l'Aisne et la Meuse, VNF gère encore un parc d'une cinquantaine de barrages manuels, sur la Marne d'une part, sur l'Yonne et le canal du Nivernais d'autre part.

Dès lors, la mise en œuvre d'un volume significatif d'investissements de régénération apparaît comme un impératif pour résorber cette situation qui demeure aujourd'hui préoccupante.

Le réseau fait par ailleurs l'objet de prescriptions et d'obligations nouvelles (renforcement des obligations dans le cadre du plan eau et de la stratégie nationale pour la biodiversité, de la réglementation sur la sécurité des ouvrages hydrauliques, ou la « loi Didier » pour les ouvrages de rétablissement franchissant des canaux). Dans le cadre de la revoyure du COP en 2023, VNF a évoqué l'intérêt qu'il pourrait y avoir à flécher des financements dédiés à l'opérateur dans le cadre du plan eau.

Le réseau fait globalement apparaître une « dette verte » (sous-entretien du linéaire et du patrimoine arboré) et une « dette grise » (sous-entretien des ouvrages et vu leur nombre) accumulée depuis de longues années ; on peut évaluer que les investissements programmés ne couvriront qu'environ la moitié des besoins.

5. L'ensemble des recettes de l'établissement s'élève à 774,1 millions d'euros pour 2025, soit à un niveau très légèrement supérieur à 2024. Partagez-vous l'inquiétude formulée par le ministre des Transports qui a reconnu au Sénat que, « *vraisemblablement, les besoins sont supérieurs à la trajectoire telle qu'elle est définie dans le contrat qui lie l'État à VNF* » ? Quelles conséquences en tirez-vous pour l'actuel contrat d'objectifs et de performance entre l'État et VNF pour la période 2023 à 2032 ?

De fait (cf supra), les investissements programmés ne couvriront qu'environ la moitié des besoins identifiés. A cette permanence d'une dette grise, s'ajoute le fait que VNF est régulièrement sollicité pour prendre en charge des actions sortant de ses compétences et a fortiori de son contrat d'objectifs et de performance.

Une illustration de cette situation porte sur la prévention des inondations : en matière de prévention des inondations, la loi MAPTAM du 27 janvier 2014 a mise en place la politique de gestion des milieux aquatiques et la prévention des inondations (GEMAPI) et en a confié la responsabilité aux intercommunalités. Pour autant, VNF qui assume la responsabilité d'un certain nombre de voies navigables, mais qui n'a pas de compétence en matière de GEMAPI, a été sollicité pour mettre en œuvre – et pour financer – diverses mesures de protection des territoires face au risque d'inondations.

C'est ainsi que des besoins ont été par exemple identifiés sur différents secteurs du réseau du Nord-Pas-de-Calais :

- Sur certains secteurs non navigués de longue date (canaux du Calaisis), un programme de travaux de 16 M€ (dont 1,6 M€ dès 2024) a été identifié en vue de la protection immédiate du territoire face aux dégâts que provoqueraient de nouvelles crues d'ampleur moindre. Dans le cadre du programme de travaux structurants décidé par le Premier ministre, VNF a indiqué pouvoir mobiliser sa capacité d'ingénierie au soutien des territoires, mais en aucun cas être en capacité de réaliser les travaux nécessaires, hors des priorités du COP, sans qu'un financement spécifique, aujourd'hui non identifié, ne soit apporté ;
- Sur des secteurs navigués, des travaux de réfection des berges ont été identifiés pour que les voies navigables, et en particulier sur le bief « Cuinchy-Fontinettes », assurent une fonction additionnelle de zone d'expansion des crues en situation hydrologique exceptionnelle ; les travaux correspondants sont évalués à 45 M€ à réaliser sur 3 ans. Si VNF est le gestionnaire du réseau, et si VNF peut assez naturellement être positionné, pour des raisons d'efficience, en qualité de maître d'ouvrage des travaux, il n'apparaît pas légitime que les ressources du COP soient mobilisées pour financer une politique publique de prévention des inondations. Un conventionnement entre VNF et les collectivités gémapiennes devrait cadrer les conditions de maîtrise d'ouvrage, de réalisation opérationnelle et surtout financement de cet aménagement, hors ressources propres de VNF.

Le rapport de l'IGEDD publié en mai 2024 (appui au préfet de la région Hauts-de-France pour renforcer la résilience des territoires touchés par les inondations) relève cette difficulté : « *Les canaux et leur système d'alimentation sont des ouvrages artificiels conçus pour maintenir un niveau d'eau dans une plage de gestion spécifique* », et « *le rôle de certains acteurs comme VNF donne lieu à des interprétations erronées* ».

Cette problématique pose la question de la diversification des financements.

- Eu égard à la diversité des services rendus par la voie d'eau en matière de gestion hydraulique, l'émargement au seul programme 203 doit être réinterrogé. Cette question sera d'ailleurs soulevée dans un rapport attendu de la Cour des Comptes consécutive à une enquête relative à l'entretien des voies navigables (conduite en application des dispositions des articles L.111-3 et L.111-8 du Code des juridictions financières) qui s'est déroulée dans l'établissement au 1^{er} semestre 2024 ;

- La reconnaissance que joue de facto VNF dans la mise en œuvre de la GEMAPI pourrait également utilement inspirer le législateur dans le fléchage de financements adaptés.

Plus largement, elle impose la recherche d'une dynamique de recettes supplémentaires, singulièrement par la ré-interrogation des fondamentaux de la redevance hydraulique qui constitue la première recette propre de VNF (66% du total – 136.5 en 2024) et par l'examen de son dé plafonnement. Une réflexion sur la refonte de la RH est en effet rendue nécessaire en raison notamment de l'étranglement de sa base (l'essentiel de son rendement provient de quelques gros contributeurs dont EDF et les principaux SPEA) et de sa tarification qui est fondée sur les volumes prélevables/rejetables et non sur la valeur économique ajoutée liée à l'utilisation de l'eau, modèle qui ne présente pas d'incitation vertueuse sur la consommation de la ressource.

La consolidation du modèle économique de VNF constitue donc l'un des enjeux forts de la révision triennale du COP qui se déroulera en 2026.

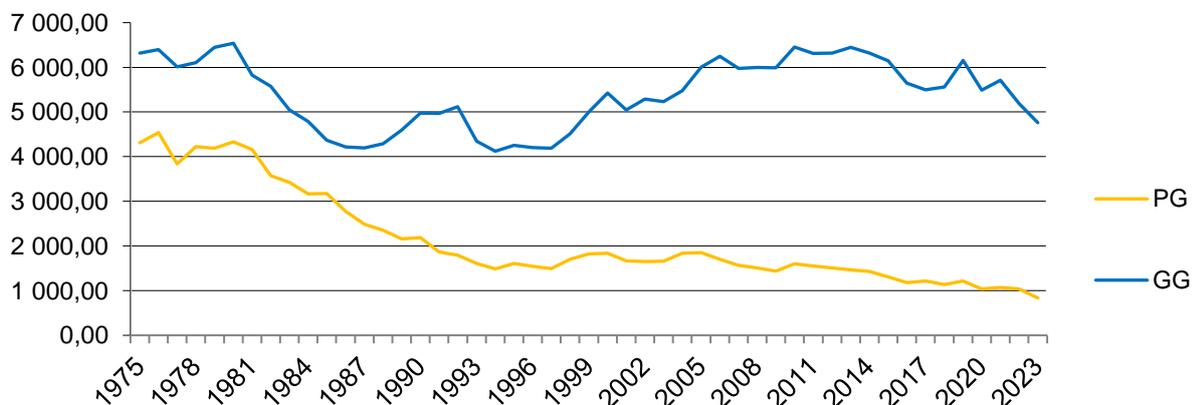
6. Le développement du report modal est un élément clé de la transition écologique. Or, le transport fluvial a connu un déclin très important depuis le début des années 1970 et l'infrastructure fluviale reste aujourd'hui sous-exploitée. En quoi l'action de VNF peut-elle servir de levier pour redynamiser le transport fluvial ? À cette fin, quels sont les chantiers que vous identifiez comme prioritaires dans l'élaboration de la future stratégie nationale fluviale ?

Evolution du transport fluvial sur la période 1975 – 2023

De 1975 à 2023, l'activité totale du transport fluvial passe sur le réseau national de 86.7 Mt (ou 10.6 milliards de tkm) à 43.4 Mt (ou 5.6 milliards de tkm).

Deux facteurs structurels expliquent cette baisse : la baisse du trafic sur le réseau à petit gabarit (qui passe de 4.3 milliards de tkm en 1975 à 830 millions de tkm en 2023) et celle des transports de produits énergétiques (charbons et produits pétroliers qui passe de 2.7 milliards à 460 millions de tkm).

Cette régression des volumes a partiellement masqué le fait que l'activité sur le réseau grand gabarit s'est maintenue ; les transports de céréales et de matériaux de constructions sont restés stables sur longue période et la croissance des transports à plus haute valeur ajoutée s'est très largement confirmée.



Mise en perspective

Cette part modeste du mode fluvial doit cependant être nuancée. Le réseau fluvial ne couvre en effet pas l'ensemble du territoire national et pour évaluer le poids du transport fluvial, il convient de s'intéresser aux périmètres dans lesquels ce mode de transport est possible.

Une étude de la part de marché du mode fluvial sur des périmètres pertinents, conduit à la réévaluer à environ 8% (contre inférieur à 3% au niveau national) sur ces périmètres, répartie par bassin comme suit :

Parts de marché du fluvial calculées sur les zones de pertinence

	Part de marché (calcul sur t-km)
Rhin	32.5 %
Seine-Oise	18.0 %
Moselle (1)	17.5 %
NPDC	8.1 %
Rhône - Saône	8.1 %

(1) Avec une forte composante liée à la sidérurgie, disparue aujourd'hui.

VNF, dont c'est une mission première, soutient le développement du transport fluvial

- par l'offre :
 - o à travers le plan d'aide à la modernisation (PAMI) et sa politique de soutien à l'innovation (motorisation verte, bateau autonome, etc. : à noter la mise à l'eau le 3/12 du premier bateau à hydrogène, le "Zulu" qui bénéficie de 548 k€ de subvention PAMI dont 150 k€ de la Région IDF, 150 k€ de VNF et de 248 k€ de l'ADEME)
 - o Une politique portuaire renouvelée : clés centrales du secteur de la multimodalité, les ports intérieurs conditionnent compétitivité et création de valeur ajoutée des chaînes logistiques. VNF est l'un des acteurs majeurs du secteur aux côtés d'Haropa, du Port Autonome de Strasbourg et de la CNR du fait de sa politique de mise à disposition du domaine. La politique de la VNF repose sur trois axes : 1/ séparer les espaces loués aux industriels traditionnellement clients du fluvial de ceux qui sont confiés aux opérateurs logistiques proprement dit (manutention et traitement des marchandises) 2/ confier les espaces "logistiques" à des opérateurs spécialisés de dimensions européennes 3/ organiser une gouvernance de l'ensemble qui associe les collectivités locales et selon les situations financeurs (BDT) et CCI.
Cette politique est un succès (elle permet de lever des financements d'investissements de plusieurs M€ à Mulhouse, Colmar ou sur la Moselle) même si des ajustements de gouvernance doivent être opérés pour consolider le système.
- par la demande : VNF dispose d'un plan d'aide à la modernisation de la manutention (PARM) qui mobilise entre 1 et 1.5 M€ / an.

VNF organise par ailleurs des actions de pré commercialisation / sensibilisation au transport fluvial : le rendez-vous d'affaires RiverDating et des sessions de formation "River Training" (6 à 7 par an) qui ciblent spécialement les chargeurs non encore utilisateurs du mode fluvial.

La poursuite de l'ambition du législateur d'une augmentation de 50% du trafic à l'horizon 2030 sera soutenue par

- La consolidation des actions engagées, spécialement celles concernant le verdissement de la flotte et sur les ports ;
- L'amélioration du traitement du mode fluvial dans les ports maritimes du Havre et de Marseille : il y est notoirement déficient ce qui conduit à des surcoûts important par rapport au fer et surtout la route ;
- La préparation la mise en service du canal Seine – Nord Europe à travers des actions pré commerciales ciblées, la mise à niveau des services à la batellerie sur l'ensemble du bassin Seine-Escaut et la mise à niveau des services portuaires notamment sur l'Oise et le Nord – Pas-de-Calais.

Elle le sera aussi par la mise en œuvre de La stratégie Nationale Fluviale, portée par la DGITM, qui a pour vocation de fixer des objectifs et des engagements de l'écosystème du fluvial, en mettant en avant une meilleure mobilisation du réseau existant y compris du réseau petit gabarit et du réseau décentralisé.

La SNF est destinée à nourrir la stratégie de développement de la mobilité propre, annexe de la programmation pluriannuelle de l'énergie et doit viser l'atteinte des objectifs de développement du transport fluvial à l'horizon 2030, tout en assurant sa compétitivité interne et européenne notamment dans le contexte d'ouverture du canal Seine-Nord Europe. Elle doit également se donner une vision à 2040 au regard tant des perspectives de fin de concession du Rhin et du Rhône que des objectifs de décarbonation.

VNF est associé à son élaboration et participe, par sa Direction du Développement au copilotage des Ateliers thématiques proposés, à savoir :

- Comment accroître le report modal et optimiser l'utilisation logistique du réseau à grand gabarit, en particulier avec la mise en service progressive du réseau Seine-Escaut ?
- Comment remobiliser au profit du fret le réseau fluvial complémentaire à celui à grand gabarit ?
- Comment amplifier la dynamique des ports intérieurs et mieux mobiliser le foncier « bord à voie d'eau » ainsi que les synergies avec les autres modes ?
- Quels sont les marchés du secteur à approfondir et ceux à conquérir et comment les capter ?
- Comment moderniser l'image du transport fluvial et rendre le secteur attractif ?
- Comment améliorer les compétitivités écologique et économique du secteur ?
- Comment développer des services de transports de passagers plus efficaces et développer le secteur du tourisme fluvial ?

Les ateliers de mai-juin 2024 ont connu une forte mobilisation de l'écosystème fluvial et VNF est favorable à la poursuite de ces travaux dont les conclusions doivent prendre la forme d'un document cosigné par l'Etat, les opérateurs fluviaux et portuaires et les représentants des professionnels début 2025.

Pour notre part, 2 axes de progrès apparaissent structurants :

- La mutualisation des Terminal Handling Charges permettant de résorber les surcoûts de manutention fluviale dans les ports maritimes
- La mise en place d'une politique portuaire fluviale ambitieuse associant VNF, les collectivités et les ports de façade permettant de dynamiser leur hinterland

7. La transition énergétique de la flotte fluviale est l'un des défis de la filière de tourisme fluvial et fluvestre. Comment VNF peut-il accompagner le développement du tourisme fluvial et fluvestre, pour que celui-ci reste un tourisme écologique ?

Le tourisme fluvestre, auquel VNF est très étroitement associé, génère aujourd'hui d'importantes retombées économiques qui restent peu connues : le secteur du tourisme fluvial produit en effet 1,4 milliard d'euros de retombées économiques au bénéfice direct des territoires, grâce à l'activité d'acteurs privés qui enregistrent 15,6 millions de journées/passagers, réalisent un chiffre d'affaires global de 723 millions d'euros et représentent 6 100 emplois directs (hors covid - selon une étude publiée par VNF en 2020). De nombreux gisements de croissance existent pour les prochaines années : développement des bateaux-croisières, des bateaux-promenades et des péniches-hôtels, des activités fluvestres ou de la filière nautisme.

Au regard de la dynamique observée en France, du niveau de développement de ces filières observés dans d'autres pays européens, à l'instar de l'axe Rhin-Danube, et du rythme rapide de récupération « post COVID », VNF estime que les retombées économiques liées au tourisme fluvial pourraient atteindre jusqu'à 2 milliards d'euros par an à l'horizon 2030 (+0,6 milliard d'euros généré).

Le verdissement de la flotte

Il est essentiel pour garantir la transition écologique de la filière.

L'évaluation des coûts externes unitaires des GES à l'horizon 2030 est estimée à 1,95 € (2015) / 1 000 t-km pour le mode fluvial contre 8.84 pour la route. Pour autant, le secteur transport fluvial doit se conformer à des objectifs européens de réduction de ses propres polluants (moins 35 % des émissions polluantes (CO₂, particules, oxyde d'azote etc.) à horizon 2035 par rapport à 2015 et dépollution totale à horizon 2050 d'après la déclaration de Mannheim des Etats membres de la Commission Centrale de navigation du Rhin de 2018, moins 55% des émissions de CO₂ en 2030 (base : valeurs 1990) dans le cadre du paquet « Fit for 55 » de la Commission Européenne).

VNF a élaboré avec l'IFP Energies Nouvelles la feuille de route française pour le verdissement du secteur fluvial : FLUENT, qui conclue en une transition en plusieurs étapes avant d'atteindre les objectifs européens. Compte tenu de la durée de vie des bateaux (entre 30 à 40 ans (contre 5 à 10 ans pour le routier et 20 à 30 ans pour le maritime)), le retrofit des moteurs est privilégié pour décarboner la flotte, dans un contexte toutefois contraint : les chantiers fluviaux sont très peu nombreux en France et le secteur fluvial ne peut bénéficier des effets de série comme dans le secteur routier compte tenu du faible nombre de renouvellement.

Le coût d'un bateau zéro émission représentant en termes d'investissements pour l'entreprise un facteur 2 à 7 par rapport à une motorisation thermique, les programmes de subventions existants en France comme ailleurs en Europe sont encore insuffisant pour générer une bascule telle qu'elle permettrait à horizon des engagements internationaux de verdir la flotte fluviale.

En France, les aides financières aux entreprises de fret ou de tourisme passent par le Plan d'aide à la modernisation de la cale (PAMI) géré par VNF, qui fait office de Guichet Unique de subventions. L'enveloppe financière couverte par le budget de VNF, l'abondement de l'Etat, de l'ADEME et celui des Régions s'élève à 60 millions d'euros pour la période 2023-2027, dont 50 % sont fléchés sur le verdissement.

Dans le secteur touristique, ce soutien a permis de financer une centaine de bateaux pour des études de faisabilité et soutenir les entreprises dans la réalisation des travaux de remotorisations électriques ou hybrides. Ainsi, la compagnie VEDETTES DE PARIS a bénéficié d'un accompagnement du PAMI à hauteur de 1.7 M€ avec un co-financement de l'ADEME à hauteur de 500 000 € pour les travaux de remotorisation 100% électrique des bateaux PARIS TROCADERO, PARIS IENA, PARIS MONTPARNASSE et PARIS MONTMARTRE.

De même, VNF accompagne le loueur LES CANALOUS dans l'achat de coches nolisés électriques. Des démonstrateurs expérimentaux ont aussi bénéficié d'un accompagnement du PAMI pour développer des solutions innovantes comme des navettes autonomes.

Principalement concentré sur les lacs savoyards et le Bassin parisien dans le cadre des événements olympiques qui s'y sont déroulés, le PAMI finance aujourd'hui des bateaux issus de tous les bassins français. VNF a ainsi validé les financements d'études de faisabilité de bateaux promenades sur le Lot, le canal du Midi, les canaux lorrains, la Saône, le Rhône avec les Bateaux Lyonnais, etc...

Ce sont les premiers jalons du déploiement d'un tourisme fluvial vertueux au cœur des territoires.

Des outils d'accompagnement techniques et financiers mis à la disposition des territoires et opérateurs du tourisme fluvial :

- Tarifification incitative : VNF perçoit un péage dont les tarifs sont fonctions de la durée de navigation et de la taille du bateau. Depuis début 2024 : réduction de 50% le montant du péage dû par les professionnels exploitant des bateaux à propulsion électrique ou hybride et de 25% si usage de carburant biosourcé.
- Contribution au maillage en infrastructure de recharges : ex : VNF a investi 400 k€ en 2018 pour mailler le canal de la Sarre et de la Marne au Rhin en bornes de recharge.

- Par ailleurs, afin d'encourager un déploiement plus massif de l'électrification de la flotte de bateaux de plaisance locative, un appel à manifestation d'intérêt a été lancé pour mailler le territoire du Grand Est dans un 1^{er} temps en bornes de recharge de bateaux électriques et définir un modèle d'investissement et de gestion transposable aux autres territoires.

L'établissement est partie intégrante de l'écosystème du tourisme durable. C'est ainsi que VNF et Vélo & Territoires ont confirmé récemment leur partenariat visant à favoriser de nouvelles perspectives au développement des itinéraires et des services aux cyclistes le long de nos voies d'eau.

Il est également le promoteur du tourisme fluvial par l'organisation d'un salon d'affaires, SLOW !, qui réunit des porteurs de projets et fournisseurs/startup afin de créer de nouvelles synergies autour du tourisme fluvial et de concrétiser de nouveaux projets. En marge des 3000 rendez-vous d'affaires tenus, se déroulent pour partager les réussites, les défis et les opportunités de croissance de la filière. La 7^{ème} édition des rencontres professionnelles du tourisme fluvial et fluvestre se tiendra les 21 et 22 janvier 2025 à Agen.

8. Les agents des métiers de l'exploitation et de la maintenance, et de la gestion hydraulique sont résolument engagés dans le processus de modernisation de l'établissement. Comment comptez-vous mettre en œuvre le dialogue social avec les organisations syndicales représentant les personnels de VNF et associer ces derniers aux évolutions des missions de VNF ?

Le dialogue social à VNF est riche et intense. Il est d'abord présent au sein du conseil d'administration, où siègent, avec voix délibérative, 5 représentants du personnel élus (dernière élection en début d'année 2024) titulaires (et autant de suppléants) ; 4 représentent la CFDT et 1 FO. Ils participent ainsi aux discussions stratégiques relatives à l'avenir de l'établissement.

L'organisation du dialogue social formel (instances) au sein de l'établissement s'établit à deux niveaux afin de prendre en compte à la fois l'unicité de l'établissement et son implantation territoriale.

- Au niveau central d'une part avec un comité social d'administration (CSA) auquel sont soumis pour avis ou pour information les divers dossiers relatifs à l'organisation de l'établissement. Le CSA central se réunit à raison d'une réunion par mois. Y sont représentatifs la CFDT, FO et la CGT. Une section spécialisée du CSA se réunit à raison de 4 réunions par an : la commission spécialisée en matière de santé et sécurité au travail (CSSCT). La démarche engagée de diagnostic en matière de risques psychosociaux est à signaler : démarrée à l'automne 2024, elle va se poursuivre et déboucher début 2025 sur l'établissement d'un plan d'actions. Par ailleurs, le projet de modernisation de l'exploitation et de la maintenance a fait l'objet d'une présentation et de discussions au CSA de novembre 2024 et de nouveaux temps d'échange sont prévus chaque trimestre, au fur et à mesure de l'avancement du projet.
- Au niveau local d'autre part, chacun des 7 directeurs territoriaux préside le CSA local concernant le périmètre de sa direction territoriale et les personnels dont il assure l'encadrement. Ces CSA comportent également leur propre CSSCT locale. Lui sont soumis pour avis l'ensemble des dossiers prévoyant une évolution de l'organisation de la DT. Y sont notamment évoqués les questions relatives à la modernisation de l'exploitation et de la maintenance et les implantations géographiques liées sur le territoire de la DT.

Le dialogue social informel central est organisé autour de réunions mensuelles, associant d'une part la directrice générale et les délégués syndicaux et d'autre part le directeur des ressources humaines et des moyens et les délégués syndicaux. Ces réunions permettent à la fois d'échanger sur les sujets stratégiques, l'actualité générale, les points de préoccupation remontés par les délégués syndicaux ou les dossiers "en souffrance" ; elles permettent également de mener des négociations permettant de déboucher sur des accords ou des protocoles : protocole de sortie de préavis de grève pré JOP en décembre 2023 (précisé courant 2024), accords relatifs à l'égalité professionnelle ou à la lutte contre les haines et les discriminations, etc.

Au-delà du dialogue social, l'établissement est engagé auprès de l'ensemble de ses personnels, par le dispositif "un agent, un parcours, un accompagnement", porté par la Mission accompagnement du changement, qui s'organise, elle aussi, avec une équipe pilote au niveau central et des référents accompagnement au changement dans chaque direction territoriale. Le pacte social, qui constitue la déclinaison sociale du COP, prévoit ainsi différents dispositifs dont le point commun est l'accompagnement personnalisé des agents concernés par le projet de modernisation de l'établissement. Cela passe notamment par des entretiens d'avenir, dont l'objectif est de faire en sorte que chacune et chacun trouve sa place dans la future organisation modernisée.

9. Le Premier ministre et la ministre de la Transition écologique, de l'Énergie, du Climat et de la Prévention des risques ont présenté le troisième Plan national d'adaptation au changement climatique (PNACC-3). Comment VNF peut-il renforcer la résilience du réseau fluvial face aux effets du changement climatique, notamment en matière de gestion de la ressource en eau ?

Pensés initialement pour la navigation, les fleuves, rivières canalisés et canaux ont vu leurs usages évoluer au fil du temps. L'eau qui y coule a plusieurs usages et répond aux besoins des communes et agglomérations qui se sont construites et développées historiquement autour de la voie d'eau. Plus qu'un simple gestionnaire de la ressource en eau pour assurer la navigation (maintien de niveaux d'eau optimaux), VNF est en réalité un acteur majeur de l'eau en France, en rendant des services essentiels pour la distribution d'eau potable aux populations (via les collectivités territoriales), l'industrie et la production d'énergie (dont le refroidissement des centrales nucléaires, l'hydroélectricité), l'agriculture (irrigation), ou encore à une pluralité d'activités nautiques et de loisirs.

Les conséquences du changement climatique sur les voies navigables se posent à la fois en termes de robustesse de l'exploitation et de résilience de l'infrastructure elle-même. La voie d'eau est à considérer à la fois dans sa fonction d'infrastructure de transport et dans sa fonction de stockage et transport de l'eau lié au réseau hydrographique national.

Ses effets sont déjà sensibles :

- En période de manque d'eau

La diminution de la ressource en eau aura un impact sur la gestion hydraulique du réseau dans un contexte de partage de la ressource. Elle aura pour conséquence directe une augmentation des périodes de restriction ou d'arrêt de la navigation. Ces effets sont déjà visibles et certains canaux subissent des restrictions de navigation ou fermeture lors des étés les plus sévères.

A titre d'exemple, en septembre 2022 à l'issue d'une période de sécheresse sévère : 85% du réseau est ouvert à la navigation avec notamment la quasi-totalité du réseau grand gabarit sans restriction (99% à l'exception de la Moselle amont) ; 18% du réseau (1221 km de canaux ou rivières) est concerné par des restrictions d'usage (limitation de l'enfoncement des bateaux) et 6% du réseau (429 km de canaux) est fermé à la navigation. Cet exemple montre, dans une configuration hydrométéorologique relativement sévère, une résilience très satisfaisante du réseau, due notamment aux aménagements historiques dont il bénéficie, mais qui nécessite d'être évaluée finement dans la perspective des évolutions à venir.

La baisse généralisée des débits moyens entrainera une diminution des capacités et autorisations de prélèvement dans les rivières en période d'étiage. Il est probable que la ressource ne sera plus suffisante partout pour remplir les barrages réservoirs en hiver et au printemps, et pour maintenir les niveaux d'eau nécessaires pour la navigation dans les canaux. En étiage, la diminution de la ressource en eau pourra se combiner à une augmentation du besoin due aux températures plus élevées et donc à une évapotranspiration accrue. Cette réduction de la ressource disponible pour VNF sera encore accentuée par la concurrence accrue sur les usages de l'eau.

Le plan d'action pour une gestion résiliente et concertée de l'eau du Gouvernement de mars 2023 vise une réduction de 10% de l'eau prélevée à l'horizon 2030, et engage chaque filière économique à la mise en place d'un plan de sobriété pour atteindre cet objectif.

Face à l'augmentation des fréquences et intensités des événements climatiques, la robustesse de l'infrastructure nécessite un entretien accru de ses ouvrages conformément aux règles fixées par le décret du 12 mai 2015 relatif aux règles applicables aux ouvrages construits ou aménagés en vue de prévenir les inondations et aux règles de sûreté des ouvrages, codifié au code de l'environnement.

Des périodes de diminution des niveaux d'eau dans les canaux, plus importantes, récurrentes et plus longues pourront entrainer une fragilisation des berges liée à un vieillissement des matériaux

Ces phénomènes sont encore mal connus, mais les conséquences en sont d'ores et déjà visibles et se matérialisent par une augmentation très importante des fuites voire des brèches pouvant conduire à des arrêts de navigation

Des conséquences concernant l'environnement et la biodiversité sont également envisagées. La baisse des débits et la hausse des températures ont un impact sur la pollution (eau plus chaude et moindre dilution) pouvant avoir un impact direct sur la mortalité piscicole, le développement de cyanobactéries ou la prolifération accrue des espèces aquatiques invasives. Le réseau navigable de VNF, comme les autres réseaux en Europe, doit faire face depuis plusieurs années à la prolifération de plantes envahissantes locales ou exotiques qui menacent la biodiversité et l'équilibre des écosystèmes, perturbent le fonctionnement des écluses et gênent fortement la navigation des bateaux.

- En période de crues

En crue, les évolutions à venir sont moins marquées et plus variables selon les bassins, mais les événements de pluies plus violents (rapidité et intensité) dans certaines régions pourront conduire à des augmentations des événements importants pour la sûreté hydraulique (EISH, au sens de la réglementation) sur les biefs classés pour la sécurité des ouvrages hydrauliques, particulièrement quand ils sont couplés à des épisodes de très basses eaux : apparition de fuites, fontis, glissements de talus, perte d'étanchéité, effondrement d'ouvrages...

L'augmentation de la fréquence des crues entraînera une augmentation des besoins en curage. Des crues plus violentes (exemple crue de l'Aude et impact sur le du canal du Midi d'octobre 2018) pourront entrainer des submersions ou érosions des digues de canaux voisines avec pour conséquence une destruction partielle de celles-ci. Dans certains cas, elles pourront entrainer le passage des débits dans les canaux, avec ou sans brèche (exemple de la crue du Loing de 2016), éventuellement au-delà de la capacité du canal avec des risques de débordement.

La modification des références de crues pourra avoir un impact sur les évolutions des prescriptions réglementaires obligeant VNF soit à l'abaissement du niveau des barrages réservoirs et donc de la réserve en étiage soit à des investissements de mise en conformité plus importants.

Mesures d'anticipation

Pour faire face à ces enjeux de dérèglement climatique, l'établissement investit pour la performance et la résilience climatique.

Au regard de ces enjeux, il est nécessaire de :

- Instrumenter le réseau pour agir et disposer de données et d'études pour l'avenir VNF va accélérer l'instrumentation du réseau permettant de connaître avec précision et en temps réel les niveaux d'eau en particulier dans le cadre de la gestion des crises (crues et étiages). VNF a engagé un important programme d'instrumentation de supervision de sorte à améliorer la connaissance en temps réel des différents débits et hauteurs d'eau et ainsi d'assurer la gestion la plus fine
- Moderniser et centraliser la gestion du réseau pour améliorer la réactivité et la sécurité de l'exploitation. Un programme de modernisation sur 10 ans permettra de déployer un ensemble de dispositifs d'automatisation et de télégestion des ouvrages du réseau. Il permettra d'assurer une gestion beaucoup plus fine des masses d'eau, en optimisant les différents flux. 50 M€ seront également nécessaires pour compléter le réseau national d'information sur l'eau par une instrumentation de l'état du réseau hydraulique et de la modernisation des ouvrages de prélèvement et de rejet.
- Régénérer les ouvrages pour augmenter leurs capacités de stockage et accroître la capacité à desservir les multiples usages dans les territoires. Pour l'alimentation de ses canaux, VNF gère 50 barrages réservoirs qui constituent une réserve en eau importante. Ces ouvrages hydrauliques servent également, selon les territoires, de soutien d'étiage des milieux naturels, d'alimentation en eau pour les collectivités et l'irrigation, ou d'offre touristique et de loisir grâce aux plans d'eau formés par les retenues. Pour des raisons de sécurité au regard de leur vétusté, plusieurs grands barrages réservoirs de VNF sont exploités à une cote abaissée qui diminue considérablement leur capacité de stockage (165 Mm³ contre 190 Mm³ à leur construction). VNF estime à 23 Mm³ la capacité de stockage récupérable avec un programme d'investissements de 100 M€ comprenant les travaux d'étanchéité, de confortements, de mise aux normes de sûreté hydraulique, de modernisation des systèmes d'alimentation ; ce programme s'intègre à la composante régénération de la programmation pluriannuelle des investissements.
- Résorber les fuites dans un objectif de gestion économe .Un chantier de sécurisation et d'optimisation de ce réseau d'eau est estimé à 130 M€, à réaliser progressivement dans le cadre de la composante régénération de la programmation pluriannuelle des investissements.
- Augmenter les capacités de dragages des voies d'eau potentiellement envasées. Un besoin complémentaire de 100 M€ est évalué en regard d'un programme d'opérations de dragage visant à retrouver la capacité de stockage dans les biefs

VNF a engagé en juillet 2024 un vaste programme d'études de vulnérabilité au changement climatique en concertation avec la DGITM, la DGALN et le CEREMA. Le courrier ministériel du 10 juin 2024 fournit un premier cadrage des attendus et du périmètre et fixe la réalisation d'un plan d'adaptation pour fin 2026. Ces études s'inscrivent pleinement dans le cadre du Plan National d'Adaptation au Changement Climatique (PNACC3) soumis à concertation publique. Ces études de vulnérabilité portent sur l'ensemble du réseau géré par VNF, tant sur le patrimoine des infrastructures que les services rendus au territoire. Il couvre des sujets thématiques techniques très larges ; gestion hydraulique, sécurité des ouvrages hydrauliques, environnement, trafic...

Les objectifs des études de vulnérabilité et des plans d'adaptation sont les suivants :

- Adapter l'entretien et la surveillance du patrimoine de VNF en aidant à cibler les zones et enjeux les plus sensibles. Guider les choix d'investissement prioritaires pour tenir compte des aléas hydro-climatiques ;
- Documenter les fonctionnalités et services rendus par l'établissement sur les territoires, par itinéraire et par bassin hydrographique. Dialoguer avec les territoires et les filières d'utilisateurs du réseau (navigants, collectivités, préleveurs, etc.) sur leurs attentes et le rôle de VNF ;

- Contribuer à la montée en compétences des équipes, sensibiliser les usagers dès à présent pour expliquer les conséquences du changement climatique et préparer les actions de courts, moyen, long-termes ;
- Initier les démarches de veille systématique et adapter la gouvernance afin que VNF révise ses politiques et adapte son organisation pour tenir compte de ce sujet sur la durée ;
- Nourrir la stratégie et la communication de VNF sur le sujet de l'adaptation au changement climatique.

Le plan d'adaptation au changement climatique de VNF sera livré fin 2026.

Les propositions d'action d'adaptation seront chiffrées et territorialisées, avec une priorisation des zones sensibles et vulnérables au changement climatique.

Les propositions d'actions peuvent comprendre des besoins d'investissement, des évolutions de méthode, des actions à l'attention des agents, des évolutions de l'organisation de l'établissement pour tenir compte des enjeux du changement climatique.

VNF, en qualité d'opérateur, proposera plusieurs niveaux d'adaptation correspondant à différents niveaux de services à l'attention des décideurs (Etat, Collectivités, autres partenaires). Les études de vulnérabilité et plans d'adaptation seront de ce fait un outil d'analyse et de choix stratégiques partagés avec les partenaires et l'Etat.

10. Le réseau fluvial traverse de nombreux territoires, de la plupart des grandes zones urbanisées aux zones les plus rurales. Quels partenariats VNF peut-il mettre en œuvre avec les collectivités territoriales durant votre mandat ? Comment comptez-vous collaborer avec les collectivités territoriales pour encourager des projets intégrés de développement local autour des voies navigables (logistique, tourisme, loisirs, gestion de l'eau) ?

La contractualisation avec les territoires est un des marqueurs de mon premier mandat ; elle a vocation à se diversifier et à s'amplifier. Il convient désormais de mettre en œuvre les actions communément engagées et d'animer ces nouvelles gouvernances.

De nombreux partenariats se concluent chaque année entre VNF et les communes, EPCI, Départements et Régions dans le but de coconstruire les conditions de développement et de valorisation des voies d'eau qui les traversent. Depuis 2019, 45 contrats de territoires ont été répertoriés, dont le périmètre et la maturité varient.

A travers ces différents contrats, c'est un portefeuille de projets conjoints et co-financés que VNF qui se met progressivement en place.

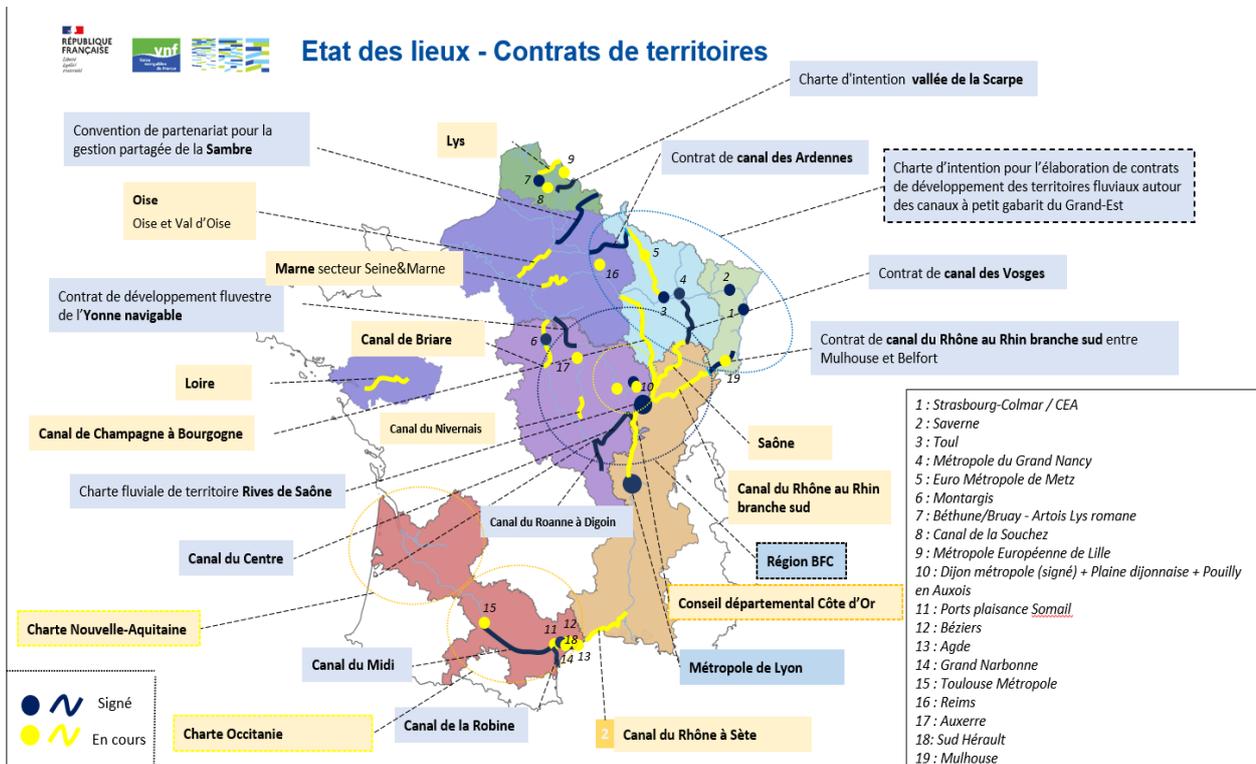
Leur objectif est triple :

- faire de ces contrats autant de leviers de développement de la voie d'eau et des territoires traversés, en les montant graduellement en maturité ;
- élargir le portefeuille, en intéressant de plus en plus de collectivités à la voie d'eau ;
- élargir le spectre, intégrant naturellement des actions liées à l'infrastructure et/ou aux activités de tourisme et loisirs, mais également des thématiques liées à la gestion de l'eau, à la résilience climatique, à la préservation du patrimoine bâti et naturel ou de la biodiversité ...

Des contrats de territoires distingués en fonction d'un niveau de **maturité**, suivant une logique de « **poupées russes** »



- La concrétisation du partenariat s'exprime au travers des 2 éléments fondamentaux suivants :
- un projet de développement territorial porté par les collectivités partenaires et/ou un projet de développement économique avéré porté par les opérateurs économiques
 - un meilleur partage de la valeur conduisant à financer les surcoûts générés pour VNF par :
 - un co-financement des collectivités territoriales partenaires,
 - une hausse des péages ou des redevances dus par les opérateurs économiques,
 - un effet volume induit par le projet.



Exemples de Contrat de territoires signés :

Nord Pas de Calais

Le partenariat « Fluvial-fluvestre » entre l'Agglomération Béthune Bruay Artois Lys et VNF sur la période 2023-2026, permet d'engager une dynamique de projets autour de 4 orientations stratégiques selon un objectif global de développement partagé des 3 voies d'eau structurant le territoire et leurs dépendances : **la Lys rivière, le canal d'Aire à La Bassée, le canal de la Haute-Deûle.**

- Améliorer l'accueil touristique
- Développer le fret « logistique verte »
- Répondre aux défis des transitions énergétiques et numériques par le développement de l'innovation
- Contribuer à la préservation de l'environnement, des paysages et à la gestion des flux hydrauliques autour de 3 objectifs opérationnels.

Si la **Scarpe aval** – depuis Douai à Mortagne-du-Nord – ne permet plus d'envisager en l'état une navigation depuis sa fermeture en 2006, elle représente néanmoins un atout important pour l'attractivité et le développement des territoires traversés. Conscients de l'intérêt touristique et écologique de cet itinéraire, le Parc naturel régional Scarpe-Escaut, les 3 EPCI concernés et VNF ont signé le 26 septembre 2021, une charte d'intention pour les années 2021-2025. L'objectif : développer une offre de tourisme déclinée autour du tourisme vert et du nautisme. Ce contrat fait l'objet d'une déclinaison opérationnelle autour :

- Développer une offre de loisirs nautiques structurée et attractive : établir un plan d'aménagement global permettant la pratique des sports de pagaie et la découverte des territoires
- Développer l'offre de services et améliorer l'expérience usagers de la vallée de la Scarpe : Définir une identité de la vallée de la Scarpe au travers d'un concours d'idées à destination des écoles de design, afin de concevoir du mobilier et une signalétique le long de l'axe, poursuivre le développement de la vélo route et encourager le développement d'une offre de services
- Promotion et événementiel : organisation d'un événement nautique fédérateur « Embarquement pour la Scarpe », réalisation de supports promotionnels sur les activités de sport et de nature le long de la Scarpe (vidéo, flyer), mise en place d'actions pédagogiques et éducatives dédiées à la biodiversité auprès des populations.

Le Parc Naturel Régional Scarpe-Escaut assure le pilotage en lien avec les collectivités concernées et VNF. Ce contrat ne fait pas l'objet d'un engagement financier des partenaires.

Dans le cadre de la convention de gestion de la Sambre, un travail de concertation a été engagé pour identifier un mode d'organisation permettant de répondre aux enjeux d'animation et de valorisation du **canal de la Sambre à l'Oise** qui traversent le périmètre du bassin de la Seine.

Nord-Est

Conscients du potentiel de développement des canaux à petit gabarit, la **Région Grand-est** et VNF se sont engagés à mettre en place des contrats de développement pour le canal des Ardennes, la Meuse Amont, le canal des Vosges et le canal du Rhône au Rhin. Ces contrats sont co-construits avec les collectivités locales pour faire émerger des projets de développement des activités fluviales.

Le contrat du canal des Ardennes et celui du canal des Vosges ont été signés et pour lesquels la Région s'est engagée à prendre en charge 50% des surcoûts d'investissements nécessaires dans la limite de 22,15M€ sur 10 ans.

Le contrat du **canal des Ardennes** prévoit de maintenir un niveau de service préalablement défini et approuvé collectivement en termes de navigation et de valoriser l'infrastructure « canal » en matière d'attractivité et développement touristiques sur les dix prochaines années

La mise en œuvre des objectifs du contrat de **canal des Vosges** vise à développer l'attractivité touristique et économique et son offre fluviale et fluvestre à destination des clientèles en itinérance et de loisirs.

Strasbourg

Le contrat de **canal du Rhône au Rhin, branche sud** formalise les relations entre VNF et ses partenaires autour du canal, sur les questions du maintien de la navigabilité et du développement touristique du territoire traversé par la voie navigable et différents axes de mobilité douce (eurovéloroutes, boucles locales...), d'identifier des actions prioritaires à mettre en œuvre sur la durée du contrat, de définir les rôles et les engagements de chacun dans leur mise en œuvre et leur suivi. Le contrat de canal doit ainsi permettre de consolider et de développer l'attractivité du périmètre de l'itinéraire touristique du canal du Rhône au Rhin (branche sud) comme une destination européenne pour le tourisme « fluvestre », néologisme qui fusionne les termes fluvial et terrestre pour désigner l'activité développée sur et autour de la voie d'eau. Dans ce cadre, les signataires du présent contrat s'engagent à développer des actions qui s'inscriront dans une politique partagée et coordonnée de valorisation, de promotion et de gestion de l'itinéraire et de ses équipements structurants, en cohérence avec la stratégie définie dans les réflexions préliminaires et rappelées dans le présent document.

Centre-Bourgogne

La **Charte Fluviale de Territoire de Rives de Saône (2021-2027)** consiste à ancrer la place du fluvial au sein du territoire afin de bâtir un projet partagé faisant des voies navigables et du port de Saint- Jean-de-Losne un levier de développement local et durable. Elle repose sur une démarche de concertation et se concrétise par un programme d'actions pluriannuel multithématiques, pour lequel sont identifiés des financements de la part de nombreux acteurs publics et privés (Entreprises, GIE, Communes, Communauté de Communes, Départements, Région, Etat, VNF, CCI, Banque des Territoires, PETR, ...). Le champ d'intervention s'appuie sur 3 grandes thématiques transversales :

- Cadre de vie et environnement : maillage du pôle fluvial par un réseau de liaisons douces, réaménagement des berges et des espaces publics, amélioration des conditions environnementales et sécuritaires de la gare d'eau, mise en valeur du patrimoine et de l'architecture locale (réhabilitation bâtiments et friches industriels, centre de ressource et d'interprétation, ...) etc.
- Industrie et port : création d'un « cluster » industrie fluviale (métiers, technologies, innovation, recherche et développement), requalification et optimisation du périmètre industriel, développement de la formation, etc.
- Attractivité et tourisme : Définition d'une identité territoriale fluvestre et définition d'un plan marketing, création d'une halle fluviale touristique et culturelle, renforcement de l'offre de l'hébergement locale, etc.

La Charte Fluviale de Territoire Rives de Saône représente un budget de 15 millions € en investissement et de 300 000 € en fonctionnement. Elle s'organise autour d'une gouvernance partagée

et de 24 actions validées par l'ensemble des partenaires ; en définissant pour chacune et en fonction des compétences de chacun, un porteur, des financements (taux entre 50 et 80%) et un retro planning.

À travers la charte fluviale liant **Dijon métropole à VNF**, les acteurs souhaitent partager des enjeux communs autour de la voie d'eau et s'engager sur un plan de valorisation et de développement du canal de Bourgogne au service du territoire métropolitain et, plus largement des territoires auxerrois et côte d'Orients.

Le contrat de **canal du Centre** doit permettre aux partenaires d'agir ensemble pour le développement touristique du canal et des territoires traversés, dans la logique d'un développement fluvestre qui implique à la fois la composante fluviale et le secteur terrestre. L'ambition du contrat de canal est d'accompagner et de dynamiser la mise en tourisme du canal et de ses abords, pour en faire à terme une destination touristique identifiée. Le contrat favorise la mise en réseau des acteurs locaux du tourisme et permet de donner le cap dans le cadre d'une stratégie sur la période 2021-2025

Rhône-Saône

Depuis 1997, la **Métropole de Lyon et VNF** mènent un partenariat exemplaire et volontariste pour la réappropriation du Rhône et de la Saône par les citoyens avec un objectif commun : permettre à l'agglomération lyonnaise de s'affirmer comme une grande métropole fluviale européenne en conciliant enjeux économiques du fluvial (transports, tourisme) et cadre de vie des populations (loisirs et espaces de détente). Cette démarche, en cours de finalisation, a été co-produite avec les parties prenantes pour aboutir à 3 grandes ambitions partagées et un plan de 29 actions opérationnelles en faveur d'un développement harmonieux des usages des rives du Rhône et de la Saône sur le territoire de VNF et de la Métropole de Lyon :

- Le renforcement du lien entre les citoyens et ses fleuves qui doivent rester accessibles et visibles à tous (lieux à préserver pour la navigation, la détente, les loisirs nautiques voire la baignade) et au service de la préservation du climat et de la transition écologique (activités à faible impact carbone, assainissement des bateaux, bornes d'alimentations électriques) ; La ville ne doit pas empiéter sur les fleuves.
- La préservation du patrimoine naturel et la renaturation des espaces avec notamment la re végétalisation des berges et la création de corridors écologiques ;
- La priorité au développement des transports de demain (logistique urbaine fluviale, ligne de transport de passagers).

Sur cette base, le SURF précise les usages (fret, tourisme, loisirs, habitat, mobilités) à développer, à privilégier ou à réserver sur les quais et berges.

A partir de ce plan d'actions, VNF et Métropole de Lyon ont élaboré un programme prévisionnel d'opérations sur 2024-2029, en s'appuyant sur les mêmes principes de travail en commun depuis 1997.

Sud-Ouest

Le contrat Canal du Midi. Conclut entre l'Etat, VNF, la Région et les quatre départements traversés pour la période 2021/2027, il se prolonge dans le contrat de plan Etat-Région et intègre un éventail très large d'actions :

- Patrimoine, infrastructures et projets paysages : restauration de la voûte arborée du Canal, rénovation d'ouvrages, de berges et de sites emblématiques naturels et bâtis, renforcement de la résilience du réseau au changement climatique ;
- Amélioration de l'expérience aux usagers : Développement de vélo routes, implantation d'une nouvelle signalétique sur le linéaire et de services aux usagers, actions d'amélioration de la

qualité de l'eau, développement d'une politique événementielle autour d'actions culturelles sur et autour du canal allant jusqu'à la valorisation des produits du terroir.

- Promotion et marketing territorial : création de la marque Canal du midi et plan de développement associé mobilisant les acteurs institutionnels et économiques du territoire, actions de communication et de promotion en France et à l'international dans le cadre d'un contrat de destination, développement d'un site internet intégrant l'information touristique en collaboration avec le CRT ...

S'appuyant sur un co-financement à hauteur de 49M€ (CPER + contrat de canal), le contrat de canal traduit l'ambition des acteurs du territoire pour la préservation et l'attractivité du canal du Midi au bénéfice de la voie d'eau, des activités fluviales et de l'économie du territoire. Il assure la coordination et la complémentarité des actions en faveur de son attractivité. Les différentes instances de gouvernance permettent d'associer tous les acteurs du territoire tant public que privé.

11. VNF peut jouer un rôle clé dans la production d'énergies renouvelables grâce à son domaine public étendu. Comment l'établissement compte-t-il exploiter le potentiel du domaine public fluvial pour développer des projets d'énergie renouvelable (hydroélectrique, solaire, hydrolien) ?

Le développement des énergies renouvelables est une opportunité pour VNF de contribuer à la transition énergétique, d'augmenter ses recettes domaniales et de participer aux objectifs nationaux du mix et de souveraineté énergétiques :

- VNF gère un réseau à énergie positive qui produit plus qu'il ne consomme grâce à la production hydroélectrique et les 80 installations exploitées par des tiers (et VNF pour l'une) sur le réseau VNF (hors concessions) avec une puissance maximale brute d'environ 84 MW ;
- Un contexte réglementaire incitatif existe pour le développement des énergies renouvelables sur le domaine fluvial :

- La loi relative à l'industrie verte confie à VNF la rédaction de deux rapports portant premièrement sur l'évaluation du potentiel de production d'énergies renouvelables et définissant deuxièmement une stratégie pluriannuelle de développement de la production avec comme échéances respectives avril 2025 et avril 2026. Ces deux rapports doivent être construits en concertation avec les collectivités territoriales ainsi qu'avec les gestionnaires de réseaux tout en tenant compte des zones d'accélération de production d'énergies renouvelables et en respectant les objectifs de la programmation pluriannuelle de l'énergie ;
- Par ailleurs, la loi relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables octroie à l'établissement de nouvelles compétences en matière d'Énergies renouvelables. VNF peut dorénavant non seulement « exploiter, à titre accessoire et sans nuire à la navigation, l'énergie hydraulique » mais aussi « le potentiel de production d'énergies renouvelables » sur le domaine public qui lui est confié et sur son domaine privé.

- VNF développe sur son propre réseau des projets ENR. Ces évolutions ont conduit VNF à mener une réflexion (en cours) sur le potentiel de développement des énergies renouvelables sur le domaine fluvial (40 000 hectares) :

- Il s'agit d'évaluer en concertation étroite avec les collectivités territoriales, les potentiels de développement des différentes énergies renouvelables : hydroélectricité, photovoltaïque, éolien, biomasse, ENR sur bâti et diverses énergies renouvelables plus spécifique au réseau fluvial telles que l'hydrolien fluvial, le photovoltaïque flottant ou linéaire, ou encore l'aquathermie et l'énergie osmotique ;
- En particulier, VNF a confié dans ce cadre en 2022 une étude du potentiel de développement des ENR au sol (centrales photovoltaïques, éolien) sur son réseau à l'entreprise SUEZ et est, depuis, en contact avec des énergéticiens (CNR, LUXEL,

TOTAL, etc.) pour valoriser son domaine et accroître la part des ENR sur son réseau ;

- VNF a lancé en 2020 un AAP pour le développement de projets PV sur des délaissés fluviaux sur le bassin Rhône Saône (Projet abandonné notamment par faute d'accord avec les élus en place) ;
- Première ferme hydrolienne en France à Caluire sur le Rhône en 2019 ;
- VNF mène des réflexions et des travaux autour des ENR innovantes : projet de photovoltaïque linéaire, photovoltaïque flottant sur les barrages réservoir (DTCB), projet « Canaux P » (écluses autonomes en énergies, projet primé à Las Vegas).

12. La préservation de la biodiversité fluviale est un enjeu essentiel, notamment dans le cadre de la Stratégie nationale pour la biodiversité 2030. Comment VNF peut-il mieux concilier l'exploitation de son réseau avec la préservation des écosystèmes fluviaux, notamment en matière de continuité écologique et de réduction des espèces invasives ?

La voie d'eau est le seul réseau d'infrastructure de transport linéaire qui est aussi un milieu naturel ; les voies navigables françaises constituent donc un réservoir de biodiversité qu'il faut préserver.

VNF s'est doté très tôt d'une politique environnementale qui se décline en actions concrètes : pêches de sauvegarde, plans de gestion raisonnée et différenciée, installations de passes à poissons, restauration des berges, valorisation des sédiments, traçabilité des déchets, conversion des ouvrages pour utiliser des fluides hydrauliques biodégradables, rédaction des règlements d'eau, instrumentation du réseau... Ses engagements en faveur de la biodiversité sont formulés dans la SNB 2030, avec l'objectif de prise en compte de la biodiversité dans la gestion des infrastructures linéaires de transport de l'Etat et de ses opérateurs.

Le COP 2023-2032 donne une importance accrue aux actions en faveur de la préservation de la biodiversité ; il prévoit un plan décrivant l'ensemble des actions de préservation du patrimoine naturel sous la responsabilité de l'établissement. Ce plan est en cours d'élaboration et devrait être adopté en 2025. Il fera l'objet d'un suivi par un comité de pilotage mis en place avec la DGALN, avec laquelle une convention de partenariat est en voie de finalisation, avec l'appui de l'Office français de la biodiversité (OFB) et de l'Office national des forêts (ONF), et sera réuni au moins une fois par an. Il se déclinera au sein des directions territoriales de VNF, en concertation avec les préfets, les agences de l'eau, les directions régionales de l'OFB, les collectivités territoriales partenaires des actions de VNF, les associations de protection de l'environnement, celles représentant les usagers (pêcheurs, fédérations d'activités de loisirs fluviales et fluvestres...).

VNF a également signé en juillet 2023 un contrat de partenariat avec les 6 agences de l'eau portant sur plusieurs thématiques : continuité et restauration écologique et sédimentaire des cours d'eau, protection et gestion des ressources en eau, préservation et restauration des milieux naturels et de la biodiversité, renforcement de l'utilisation des solutions fondées sur la nature.

VNF développe par ailleurs des actions de coordination avec d'autres partenaires :

- Les collectivités locales (par exemple, une convention de partenariat avec la Région Grande-Est en cours d'élaboration qui comprend des actions importantes en faveur de la biodiversité) ;
- Les associations (par exemple, partenariat avec la FNPF pour contribuer à la mesure des températures de l'eau ; certaines directions territoriales ont un partenariat avec la LPO, ou encore les conservatoires botaniques).

Concernant l'obligation de continuité écologique, VNF a engagé un vaste travail de diagnostic des ouvrages concernés par cette obligation du code de l'environnement.

207 ouvrages sont concernés, dont 60 sont conformes ; l'ampleur du programme nécessite une priorisation des actions pour les 147 ouvrages à mettre en conformité. Les critères de hiérarchisation ont été présentés et validés par la DGALN :

- sur les 24 passes à poissons existantes identifiées comme non conformes par l'Office Français de la Biodiversité, 17 vont être traitées en priorité ;

- 20 barrages identifiés avec de très forts enjeux vont faire l'objet d'aménagement de passes à poissons la Meuse, la Moselle, la Seine et la Marne. Ce programme 2024-2029 porte sur 30 M€ et des cofinancements seront recherchés auprès des agences de l'eau Rhin Meuse et Seine-Normandie.

Environ 30 ouvrages supplémentaires vont être mis en conformité dans le cadre de la reconstruction des barrages prévue par la programmation pluriannuelle des investissements.

Ce programme représente un effort important de la part de Voies navigables de France, dans la mesure où la programmation pluriannuelle des investissements, très contrainte, ne suffit pas à satisfaire l'ensemble des besoins recensés, y compris lorsqu'ils sont issus d'une obligation. Aussi, l'établissement recherche des solutions alternatives à la construction de passes à poissons. A ce titre, un projet de procédures d'éclusées est en cours d'expérimentation sur l'Oise à Pontoise en partenariat avec SEINORMIGR, INRAE et EDF.

S'agissant enfin des espèces exotiques envahissantes, le réseau navigable de VNF, comme les autres réseaux en Europe, doit faire face depuis plusieurs années à la prolifération de plantes telles que les myriophylles, les élodées, ou encore les jussies, qui menacent la biodiversité, l'équilibre des écosystèmes, perturbent le fonctionnement des écluses et gênent fortement la navigation des bateaux. Sur les 6700 km linéaires formant le réseau VNF, plus de 1650 km sont aujourd'hui envahis par des plantes aquatiques envahissantes. On constate 200 km supplémentaires envahis en 2 ans.

Un plan d'action spécifique a été mis en place pour stopper la prolifération du Myriophylle hétérophylle dont l'expansion est particulièrement importante. La détection et l'intervention précoces sont des facteurs importants de réussite. Pour recenser les foyers de plantes exotiques envahissantes, des outils de reconnaissance et des formations associées ont été mis à disposition des agents ainsi qu'un système d'information géographique. Un projet de recherche vient d'être lancé avec le CNRS pour utiliser l'ADNe comme moyen de détection ainsi que des projets de détection par imagerie.

VNF mène par ailleurs toute l'année des opérations d'arrachage et de faucardage pour limiter autant que possible la dispersion de la plante. Les protocoles d'intervention font l'objet de retours d'expériences (modes et périodes d'intervention, traitements, etc...) avec d'autres gestionnaires, experts de l'OFB et scientifiques. Des projets multi acteurs, comme à Saint Jean de Losne, sont mis en place. La mobilisation de l'ensemble des acteurs est cruciale.

Les budgets consacrés par l'établissement sont en constante augmentation (3,4 M€ en 2023, 5 M€ en 2024, près de 8 M€ prévus en 2025) et des cofinancements sont donc recherchés (Agences de l'eau, Fonds Vert, mécénat).